Deutscher Bundestag
12. Wahlperiode

Drucksache 12/1087

28. 08. 91

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 12/951 —

Allgemeines Tempolimit

1. Welche weitergehende Analyse bzw. Fortschreibung der Daten zum Thema „Allgemeines Tempolimit" hat die Bundesregierung in den vergangenen 13 Jahren (seit Einführung der Richtgeschwindigkeit 130) durchgeführt bzw. durchführen lassen?

Die Bundesregierung hat regelmäßig die nationale und internationale Unfallentwicklung beobachtet und die Daten ausgewertet.

2. Welche neuen bundesdeutschen und internationalen Untersuchungen zum Thema „Allgemeines Tempolimit" wurden in den letzten Jahren ausgewertet, und zu welcher Schlußfolgerung ist die Bundesregierung dabei gelangt?

Die Bundesregierung hat in der Zeit vom 20. Dezember 1984 bis zum 17. November 1985 auf Autobahnteilstrecken einen Großversuch über die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h auf das Abgas-Emissionsverhalten von Pkw durchführen lassen.

Sie hat im Januar 1985 die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beauftragt, die Auswirkungen der im Zuge dieses Abgas-Großversuchs angeordneten Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf das Unfallgeschehen zu untersuchen.

Die Bundesregierung hat ebenfalls Erkenntnisse aus den USA über die Auswirkungen einer Anhebung der zulässigen Höchst-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr, Dr. Dieter Schulte, vom 21. August 1991 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

geschwindigkeit in einzelnen Bundesstaaten von 55 mph auf 65 mph in ihre Betrachtung mit einbezogen.

Zusammen mit den Ergebnissen der zu Frage 1 aufgeführten Beobachtung der Unfallentwicklung hat die Bundesregierung aus den Untersuchungen den Schluß gezogen, daß

- sich bei Betrachtung der Unfallzahlen national und international unter Einbeziehung der Entwicklung der Fahrleistungen die Kriterien zur Verkehrssicherheit seit der Entscheidung zur Einführung der Richtgeschwindigkeit im Jahr 1978 nicht derart verändert haben, daß eine Revision der Entscheidung zugunsten der Richtgeschwindigkeit aus Gründen der Verkehrssicherheit gerechtfertigt wäre;
- aufgrund des Ergebnisses des Abgas-Großversuchs ebenfalls kein Anlaß bestand, ein generelles Tempolimit auf Bundesautobahnen einzuführen.

3. Welchen Grund gibt es für die im In- und Ausland bestehenden Tempolimits?

Die Geschwindigkeitsbeschränkungen wurden in den meisten Ländern 1973/1974 während der Energiekrise, also aus wirtschaftlichen Gründen eingeführt.

4. Welche Erkenntnisse hinsichtlich einer positiven Veränderung des Fahrverhaltens durch Geschwindigkeitsbegrenzung liegen der Bundesregierung vor, und wie sind diese zu bewerten?

Aussagen zu Auswirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf das Fahrverhalten enthält der Bericht der BASt (Projekt-Gruppe „Autobahngeschwindigkeiten") über die „Auswirkungen einer Richtgeschwindigkeit im Vergleich zu einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h auf Autobahnen", der Grundlage der Entscheidung zur Einführung der Richtgeschwindigkeit 130 km/h war.

Die Entscheidung für die Richtgeschwindigkeit wurde u. a. auch auf der Grundlage dieser Ergebnisse getroffen.

5. Inwieweit ergibt sich aus den Gesetzen der Physik und der Physiologie, daß bei niedrigeren Durchschnitts-, Spitzen- und Differenzgeschwindigkeiten (zwischen den hintereinanderfahrenden Autos) Zahl und Schwere von Unfällen verringert werden?

Die Auswertung des Unfallgeschehens hat ergeben, daß nicht die Höhe der gefahrenen Geschwindigkeiten, sondern die im Einzelfall nicht situationsangepaßte Geschwindigkeit entscheidend für die Unfallverursachung war.

6. Gibt es eine begründete Annahme, daß diese naturwissenschaftlichen Gesetze auf deutschen Autobahnen – im Gegensatz zu den weltweiten Erfahrungen – durch das Verhalten der Fahrzeugführer neutralisiert bzw. konterkariert werden könnten?

Die Auswertung des Unfallgeschehens hat ergeben, daß die Zahl der auf den Autobahnen tödlich Verunglückten je 1 000 Unfälle mit Personenschaden geringer ist als in allen übrigen europäischen Staaten, die Geschwindigkeitsbeschränkungen haben.

7. Inwieweit sind Angaben zutreffend, daß ein Tempolimit (etwa 120 km/h bei den westdeutschen Autobahnen und 110 km/h bei den Ostautobahnen) zu einem deutlichen Rückgang der Unfallzahlen und insbesondere der Zahl der Getöteten (– 11 Prozent) und Schwerverletzten (– 23 Prozent) führen würde?

Auf den Ostautobahnen gibt es zur Zeit ein Tempolimit von 100 km/h. Welche Auswirkungen auf das Unfallgeschehen eine Erhöhung auf 110 km/h hätte, ist nicht bekannt. Es gibt auch keine aktuelle, wissenschaftlich fundierte Untersuchung (z. B. Großversuch), welche Auswirkung auf die Unfallzahlen die Einführung eines Tempolimits von 120 km/h auf den Autobahnen in den alten Ländern hätte.

8. Welche Kosten würden bei der Einführung eines allgemeinen Tempolimits in Höhe von 120 km/h auf westdeutschen Autobahnen und Tempo 110 bei den Ostautobahnen entstehen?

Die Frage nach den Kosten für die Einführung eines allgemeinen Tempolimits kann nicht allein auf den „Einführungsakt" beschränkt werden.

Für ihre Beantwortung müssen die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen berücksichtigt werden.

9. In welchem Zeitraum könnte eine solche allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt werden?

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, ein generelles Tempolimit auf Autobahnen einzuführen.

10. Wieviel Prozent des heute durch den KFZ-Verkehr erzeugten CO_2 könnte durch ein solches Tempolimit reduziert werden?

Wissenschaftliche Untersuchungen über die Auswirkungen der genannten Tempolimits auf Autobahnen auf die CO_2-Emissionen des Kfz-Verkehrs liegen nicht vor.

Rückschlüsse für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland vor dem 3. Oktober 1990 lassen sich zur Zeit nur aus dem Abgas-Großversuch von 1985 sowie weiteren Abschätzungen des Um-

weltbundesamtes ziehen. Danach könnten, bezogen auf das Jahr 1990, etwa 1 v. H. bis 2 v. H. der durch den Kfz-Verkehr insgesamt verursachten CO_2-Emissionen gemindert werden.

11. Mit welchen anderen Maßnahmen und zu welchen Kosten könnte eine vergleichbare CO_2-Reduzierung kurzfristig erreicht werden?

CO_2 bzw. Verbrauchsminderungen von deutlich mehr als 2 v. H. lassen sich durch ein umweltschonendes Fahrverhalten innerorts und außerorts erreichen. Der Bundesminister für Wirtschaft, der Bundesminister für Verkehr und der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit bereiten zur Zeit eine Öffentlichkeitskampagne vor, die über umweltschonende Nutzung und umweltschonenden Betrieb von Kraftfahrzeugen aufklären soll.

12. Inwieweit sind Pressemeldungen zutreffend (Frankfurter Rundschau vom 9. Juli 1991), wonach die Forderung des früheren Abteilungsleiters Straßenverkehr nach Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf bundesdeutschen Fernstraßen mit ursächlich für seine Entlassung durch Bundesverkehrsminister Dr. Günther Krause war?

Diese Pressemeldungen sind unzutreffend.

13. In welchen Aufsichtsräten oder ähnlichen Verwaltungsgremien von westdeutschen Automobilkonzernen bzw. Beteiligungsgesellschaften ist der Bundesminister für Verkehr, Dr. Günther Krause, seit wann Mitglied?

Der Bundesminister für Verkehr ist weder Mitglied in einem Aufsichtsrat noch in einem Verwaltungsgremium irgendeines Konzerns.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333